EL MITO 32

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

275 GTB-GTS: la Berlinetta

375 Indy: objetivo, América

512 M: el Cavallino persigue a Porsche

Luigi Musso: el estilista

9 789504 900306 10032 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 32

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en marzo de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 4 950-49-0033-X

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

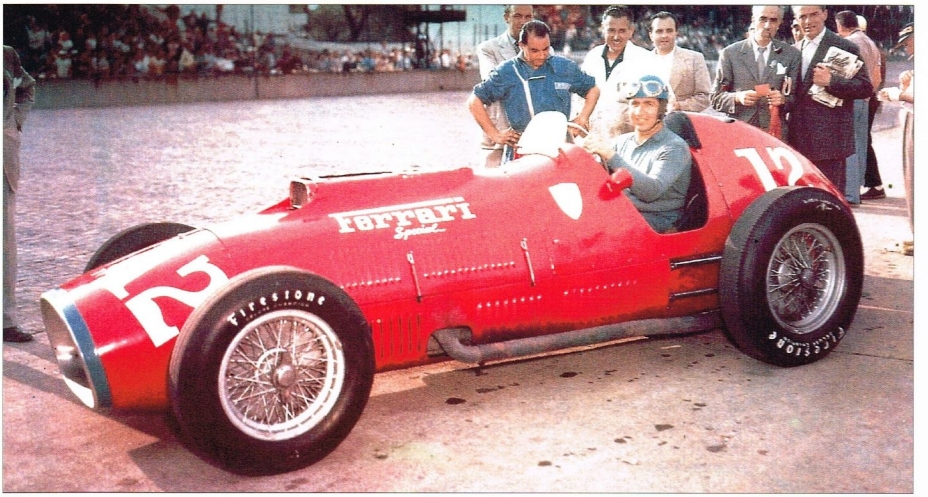
Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS MONOPLAZA

375 Indy, objetivo: América

1952: la Casa de Maranello prepara una ex Fórmula 1 especialmente para Indianápolis. Al volante está Alberto Ascari, pero esto no alcanza para transformar la empresa en un éxito. El piloto de Milán se retira por la rotura de un eje.



Alberto Ascari, retratado en las 500 Millas de Indianápolis, al volante de la Ferrari 375 Indy.

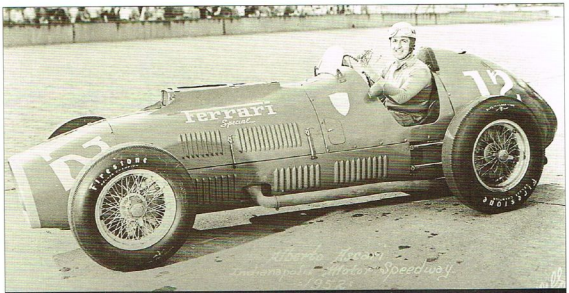
La expedición de la Ferrari en las 500 Millas de Indianápolis de 1952 se debió, principalmente, a la insistencia de Luigi Chinetti, importador en los Estados Unidos de los autos del Cavallino. Enzo Ferrari, como recuerda su más estrecho colaborador Franco Gozzi, no quería embarcarse en una aventura que, en ese entonces, no lo atraía mucho.
Más que por el potencial del mercado americano, Ferrari fue convencido por el hecho de que las 500 Millas de Indianápolis en aquellos tiempos tenían validez para el Campeonato Mundial de Fórmula 1. El auto elegido fue la 375 F1 utilizada en los grandes premios de 1950 y 1951.

POCAS MODIFICACIONES PARA ADAPTAR UNA F1 A LAS REGLAS AMERICANAS

No fueron muchos los cambios realizados para adaptarla, considerando el escaso tiempo que tuvieron los técnicos luego de la decisión de competir en Indianápolis. El nombre oficial de la monoplaza fue 375 Indy. En un primer momento se construyeron tres unidades, para pilotos particulares estadounidenses. Pero después se fabricó una cuarta unidad, que fue confiada a Alberto Ascari para la primera y única participación oficial de Ferrari en las 500 Millas de Indianápolis.
La cilindrada de la 375 no varió en la versión Indy: 4493 cm^3. El 12 cilindros preparado para la aventura americana, sin embargo, disponía de una potencia superior, 400 CV a 7500 vueltas

FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, diámetro por carrera 80 x 74,5 mm, 4493,73 cm³, compresión 13:1
Distribución:	2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores doble cuerpo Weber
Potencia:	400 CV a 7500 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis jaula, con vigas y transversales de caños de acero
Tracción:	trasera, caja longitudinal de 4 marchas + MA, en bloque con el diferencial autobloqueante ZF
Suspensiones:	del. independientes con brazos oscilantes y elásticos, tras. puente De Dion con elástico transversal
Neumáticos:	Firestone, del., 16 pulgadas, tras., 18 pulgadas
Dirección:	tornillo sin fin
Frenos:	tambores
Dimensiones:	3,937/1,428/0,960 m
Ejes:	del. 1,270 m, tras. 1,25 m
Capacidad tanque:	195 litros
Peso:	829 kilos
Unidades producidas:	4



Ascari en Indianápolis: la leyenda "Ferrari Special" se lee sobre el capot de la 375 Indy.

por minuto, contra los 350 CV a 7000 vueltas por minuto erogados por el motor de la 375 de Fórmula 1. El incremento fue logrado con un régimen de rotación superior y con el aumento de la relación de compresión, que pasó de 11:1 a 13:1.

LA VELOCIDAD MAXIMA ES DE 325 KILOMETROS HORARIOS

La alimentación quedó con tres carburadores doble cuerpo Weber y tampoco se modificaron muchos otros detalles del motor. La velocidad máxima era de 325 Km/h.
En vista del esfuerzo particularmente intenso y, además, por las elevadas velocidades que la pista estadounidense permitía desarrollar, el chasis fue reforzado con un aumento del peso total de casi 110 kilos. La 375 Indy, de todas maneras, conservó las mismas dimensiones externas de la monoplaza de Gran Premio. En cambio, la forma de la carrocería fue levemente modificada, especialmente en la zona de la toma de aire para el motor, para mejorar la penetración aerodinámica, de importancia fundamental en las carreras en circuitos ovales.
La caja era de cuatro velocidades, longitudinal y en bloque con el diferencial, como en la original 375 F1. Lamentablemente, esto perjudicaba al piloto, obligado a cambiar de marchas, al contrario de lo que pasaba con los demás participantes en Indianápolis. Los neumáticos, que en las 375 F1 eran Pirelli, fueron realizados por Firestone. Las ruedas delanteras tenían un diámetro de 16 pulgadas, y las traseras de 18.

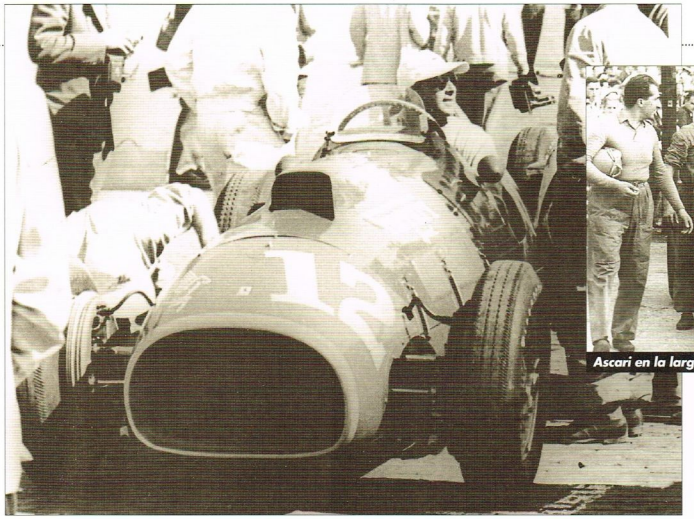
Los primeros tres ejemplares de la 375 Indy fueron probados en carrera en el Gran Premio de Turín, en manos de Alberto Ascari, Giuseppe Farina y Luigi Villoresi. El único auto que terminó la competencia fue el de Villoresi, quien, además, la ganó. En Indianápolis, los tres pilotos estadounidenses que habían comprado las Ferrari no lograron clasificarse para las 500 Millas.

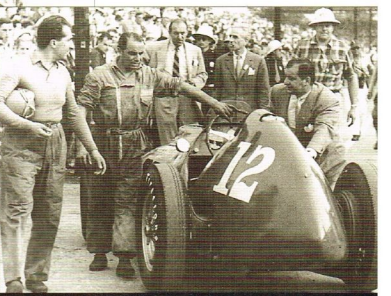
FERRARI EN INDIANAPOLIS POR LA INSISTENCIA DE ASCARI

Alberto Ascari deseaba correr las 500 Millas de Indianápolis e insistió con Enzo Ferrari para participar. Prefirió no estar en el Gran Premio de Suiza, prueba inaugural del Campeonato del Mundo de 1952, programada para el 18 de mayo, para

LUIGI CHINETTI, EL ALMA ESTADOUNIDENSE DE FERRARI

Nacido el 7 de julio de 1906 en Milán y posteriormente emigrado a los Estados Unidos, Luigi Chinetti fue el hombre que llevó la Ferrari al país del Norte. Sin él, la aventura de Indianápolis en 1952 probablemente no hubiese sido realidad. Importador de los vehículos del Cavallino Rampante en América del Norte, Luigi Chinetti había sido también un valiente piloto. Con Alfa Romeo ganó las 24 Horas de Le Mans de 1932 (en pareja con Raymond Sommer) y de 1934 (con Philippe Etancelin). Chinetti obtuvo en el año 1949, al volante de una 166 MM y en pareja con Lord Seldson, la primera victoria de Ferrari en la misma carrera francesa. Las Ferrari de Chinetti, con los colores de la NART (North American Racing Team) compitieron en todas las carreras más importantes reservadas a las categorías Sport y Prototipos, en Europa y en los Estados Unidos. Luigi Chinetti desapareció el 17 de agosto de 1994, a la edad de 88 años.





Ascari en la largada; Lampredi, detrás, con corbata rayada.

poder competir en Indianápolis el 30 del mismo mes. Ferrari esperó inútilmente que un sponsor se presentara para contribuir en los gastos de la empresa. La 375 Indy de Ascari, identificada con el número 12, se presentó así con el escudo del Cavallino Rampante bien a la vista y con la única inscripción "Ferrari Special" aplicada sobre ambos lados del capot. La 375 Indy demostró que no era apta para las exigencias de la carrera estadounidense. Debido a la caja, Ascari fue el único que tuvo que cambiar de marcha en el óvalo de Indianápolis. El campeón de Milán, de todas maneras, dio una muestra de su gran habilidad en las cuatro vueltas de clasificación. Obtuvo el 19° tiempo, con un promedio de 216,101 Km/h, y apenas 8 centésimas de segundo de diferencia entre la vuelta más rápida y la más lenta.

En los boxes de Ferrari durante las 500 Millas de Indianápolis, el 30 de mayo de 1952.

ASCARI SE RETIRA POR LA ROTURA DEL EJE DE UNA RUEDA

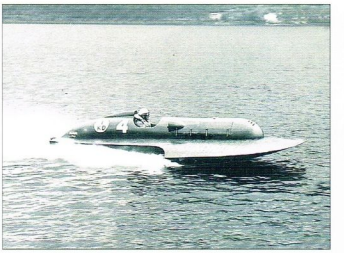
En la carrera, Alberto Ascari recuperó muchas posiciones, antes de abandonar por la rotura del eje de una de las ruedas de rayos de la 375 Indy. Se trataba de otro detalle inadecuado para Indianápolis, y reflejaba las carencias de preparación del vehículo en vistas de las 500 Millas de 1952. Esto, a pesar de los esfuerzos que realizó Luigi Çhinetti en cuanto a la organización, para garantizar el mejor resultado posible a Ascari y su 375 Indy.

La de 1952 fue la única participación oficial de Ferrari en las 500 Millas de Indianápolis. En 1958, la Casa del Cavallino Rampante preparó otros autos para la categoría, la 412 MI y la 296 MI, destinadas a las 500 Millas de Monza. Posteriormente, en 1986, Ferrari preparó una monoplaza experimental para la Fórmula Indy, equipada con un ocho cilindros turbo.

Achille Castoldi mientras busca romper el récord mundial de velocidad en la embarcación con motor Ferrari.

UNA FERRARI EN EL AGUA

El motor de la Ferrari 375 Indy posteriormente fue preparado para conquistar un récord absoluto de velocidad sobre el agua. En Sarnico, lago de Iseo, el 15 de octubre de 1953, Achille Castoldi marcó el récord mundial de velocidad en la categoría Racer 800 kilos, con un promedio de 247,708 Km/h, y también el récord de regularidad sobre 24 millas con un promedio de 163,910 Km/h. La embarcación se llamaba Arno XI. Aurelio Lampredi le aplicó al motor dos compresores de la vieja Ferrari 125 de Gran Premio, para alcanzar una potencia de más de 500 caballos. En el agua, la embarcación logró la velocidad máxima de 273 Km/h.



1972, momento de transición

Una sola victoria para los colores del Cavallino, en el GP de Alemania con Jacky Ickx, que al final de la temporada fue cuarto en el Mundial. Dominio de Lotus y Tyrrell.

1972: LOS RESULTADOS DE FERRARI

GP de Argentina, 23 de enero	3° Ickx, 4° Regazzoni
GP de Sudáfrica, 4 de marzo	4° Andretti
GP de España, 1° de mayo	2° Ickx, 3° Regazzoni
GP de Mónaco, 14 de mayo	2° Ickx
GP de Inglaterra, 15 de julio	6° Merzario
GP de Alemania, 30 de julio	1° Ickx, 2° Regazzoni
GP de Canadá, 24 de septiembre	5° Regazzoni
GP de EE.UU., 8 de octubre	5° Ickx, 6° Andretti

GP de Alemania 1972: Ickx, primero, y Regazzoni, segundo, en el podio.

El año 1972 fue dominado por el Lotus de Emerson Fittipaldi, que se consagró campeón del mundo, y por el Tyrrell de Jackie Stewart, vencido por la estrella naciente brasileña. Para la Ferrari, 1972 fue otro año difícil. En su transcurso sólo obtuvo una victoria en el GP de Alemania, con Ickx primero y Regazzoni segundo. En la clasificación final del Campeonato Mundial, Ickx se ubicó cuarto y Regazzoni, sexto. Lotus, Tyrrell y McLaren superaron a la Ferrari en la Copa de Constructores. Además de Ickx y Regazzoni, Ferrari nuevamente empleó a Mario Andretti y, alguna vez, a los italianos Merzario y Galli.

Mario Andretti en el GP de Italia 1972.

GP de Alemania 1972: la Ferrari número 4 de Ickx larga en primera fila.

El GP de Argentina en Buenos Aires, el primero de la temporada, fue ganado por Stewart, quien lideró toda la carrera. Segundo fue Hulme, quien precedió a las Ferrari conducidas por Ickx y Regazzoni y a Schenken y Peterson.

ENSEGUIDA LUCIO LA ESTRELLA FITTIPALDI

Con Kyalami, Sudáfrica, Stewart lideró largamente la carrera, antes de abandonar, dejándole el camino libre a Fittipaldi, que, sin embargo, fue superado sobre el final por Hulme. El neozelandés ganó delante del mismo Fittipaldi. Tercero fue Revson, delante de Andretti con Ferrari, Peterson y Hill. En el GP de España en Jarama comenzó la serie de éxitos de Fittipaldi, que precedió en la llegada a las Ferrari de Ickx y Regazzoni, este último rezagado en una vuelta. Detrás de ellos se clasificaron De Adamich, Revson y Pace. Bajo una lluvia insistente, Beltoise con

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Fittipaldi	Lotus-Ford	61	5 (E,B,GB,AU,I)
Stewart	Tyrrell-Ford	45	4 (RA,F,CND,EE.UU.)
Hulme	McLaren-Ford	39	1 (SA)
Ickx	Ferrari	27	1 (A)
Revson	McLaren-Ford	23	
Cevert	Tyrrell-Ford	15	
Regazzoni	Ferrari	15	
Hailwood	Surtees-Ford	13	
Amon	Matra	12	
Peterson	March-Ford	12	
Beltoise	Matra	9	1 (MC)
Andretti	Ferrari	4	
Ganley	BRM	4	
Hill	Brabham-Ford	4	
Redman	McLaren-Ford	4	
Pace	March-Ford	3	
Reutemann	Brabham-Ford	3	
De Adamich	Surtees-Ford	3	
Schenken	Brabham-Ford	2	
Gethin	BRM	1	
Merzario	Ferrari	1	

1972: OLIMPIADAS ENSANGRENTADAS

Política: *En los Estados Unidos, Richard Nixon inicia su segundo período como presidente y estalla el caso Watergate. Un comando palestino secuestra y mata a 11 atletas israelíes, durante los Juegos Olímpicos en Munich. Primer regreso de Perón a la Argentina.* ***Cultura:*** *Primera conferencia internacional de ecología en Estocolmo.* ***Deporte:*** *Fittipaldi, de apenas 25 años, es campeón del mundo de F1. El argentino Alberto Demiddi se destaca en remo en los juegos olímpicos.* ***Cine:*** *Las películas italianas* El caso Mattei *y* La clase obrera va al Paraíso *triunfan en el Festival de Cannes.*

Jacky Ickx en el GP de Italia 1972.

Clay Regazzoni en el GP de Holanda, edición 1972.

BRM se quedó con una memorable edición del GP de Mónaco. Ickx, siempre cómodo con el piso mojado, terminó segundo, dejando a sus espaldas a Fittipaldi, Stewart, Redman y Amon.

EN INGLATERRA ICKX LIDERA PERO DEBE RETIRARSE

Con la ausencia de Stewart por razones de salud, Fittipaldi ganó el GP de Bélgica en la nueva pista de Nivelles. Cevert se ubicó segundo, delante de Hulme, Hailwood, Pace y Amon. Stewart regresó en ocasión del GP de Francia en Clermont Ferrand, que ganó luego de una largada inicial de Amon, obligado a regresar a boxes para sustituir un neumático. El escocés superó a Fittipaldi, Amon, Cevert, Peterson y Hailwood. El austríaco Marko, golpeado por una piedra, perdió un ojo en un accidente singular y particularmente desafortunado.

En el GP de Inglaterra, en Brands Hatch, Ickx lideró largamente delante de Fittipaldi y Stewart, antes de verse obligado al retiro por una pérdida de aceite.

DOMINIO DEL CAVALLINO EN TIERRA ALEMANA

Así venció Fittipaldi, precediendo a Stewart, Revson, Amon, Hulme y la Ferrari del debutante Merzario.

Con la Ferrari, Ickx dominó el Gran Premio de Alemania en Nürburgring, ganando delante de su compañero de equipo Regazzoni. Tercero fue Peterson, delante de Ganley, Redman y Hill. En Zeltweg, en el Gran Premio de Austria, el nuevo Tyrrell de Stewart lideró en las primeras vueltas, antes del abandono. La victoria fue otra vez para Fittipaldi, que superó a Hulme, Revson, Hailwood, Amon y Ganley.

Fittipaldi se coronó campeón del mundo en el GP de Italia en Monza, que ganó luego del retiro de las Ferrari de Ickx y Regazzoni, que en ese orden lideraron la carrera antes que él. Segundo fue Hailwood, delante de Hulme, Revson, Hill y Gethin. En Canadá, en Mosport, Stewart volvió a la victoria, precediendo a Revson, Hulme, Reutemann, la Ferrari de Regazzoni y Amon.

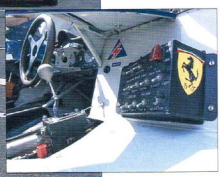
El Campeonato del Mundo concluyó en el GP de los Estados Unidos en Watkins Glen, ganado otra vez por Stewart delante de su compañero Cevert. Tercero fue Hulme, delante de Peterson y de las Ferrari de Ickx y Andretti.

LAS SPORT

512 M, biplaza extra larga

1971: es la versión mejorada y corregida de la 512 S del año anterior. Es más potente y liviana, dispone de 620 CV y logra vencer a los Porsche 917.

Una de las Ferrari 512 M más famosas: la versión con carrocería azul elaborada por Sunoco.



1000 Km de Monza 1971: la 512 M de Müller-Herzog.

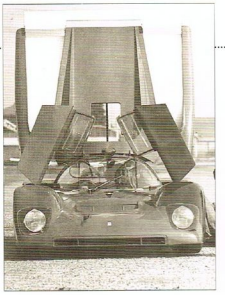
A Enzo Ferrari no le gustaban los grandes Sport de 5 litros, pero no podía dejarle el campo libre a Porsche y sus 917. Así nació la 512 S, demasiado de prisa, y sus defectos iniciales la perjudicaron. Finalmente, se decidió corregirlos, y llegó la 512 M.

EUFORIA EN FERRARI POR LOS REGLAMENTOS DE 1972

La noticia de los nuevos reglamentos para 1972, con la prohibición de los Sport de gran cilindrada y el límite de 3 litros para los nuevos prototipos, produjo alegría en la casa Ferrari: era exactamente lo que deseaban. Por el contrario, en Porsche reinaba el descontento, porque esto significaba el fin de su dominio prácticamente absoluto. Pero no se podía abandonar la 512 y la orden venía del propio Gianni Agnelli. En 1971 era posible homologar los cambios realizados incluso sobre un solo ejemplar. A fines de 1970, la tarea de desarrollar la 512 fue confiada a un equipo formado por Mauro Forghieri para el chasis, el ingeniero Rocchi para el motor y el fiel Caliri para la carrocería. De sus esfuerzos nació la 512 M (Modificada), que resultó mucho más liviana y potente que la versión anterior.

MUCHOS CAMBIOS PARA ACTUALIZAR LA 512

Las suspensiones fueron cambiadas profundamente, adoptando nuevas geometrías. El chasis fue modificado en la parte delantera, para permitir una línea más aerodinámica. De hecho, la carrocería se hizo más esbelta y eficaz para la velocidad pura: en el extremo de los



Arriba, la 512 con las puertas y el capot levantados y, a la izquierda, un primer plano del motor 12 cilindros.

FICHA TECNICA

Motor:	trasero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 87 x 70 mm, cilindrada 4994 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Encendido:	electrónico Dinoplex
Potencia:	620 CV a 8750 rpm
Cuerpo vehículo:	semiautoportante en caños y paneles de acero, carrocería de poliéster
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos ventilados
Neumáticos:	del. 425/1150 x 15; tras. 600/1450 x 15
Dimensiones:	paso 2,40 metros
Peso:	800 kilos
Unidades producidas:	14 (incluyendo las 512 S transformadas en M)
Números de chasis:	1002, 1008, 1010, 1014, 1018, 1020, 1024, 1028, 1030, 1036, 1040, 1044, 1048 y 1050

guardabarros traseros aparecen dos alerones, con un estabilizador central con altura variable. Con respecto al motor, se estudiaron nuevas tapas de cilindros para elevar la potencia hasta el considerable valor de 620 CV, que junto a la disminución de peso general (la 512 M pesaba unos 70 kilos menos que la 512 S) mejoró netamente la performance.

La 512 M de Sunoco.

EL DEBUT SE REALIZO EN AUSTRIA PERO JACKY ICKX SE RETIRO

El debut se realizó ya al final de la temporada, en los 1000 Km de Zeltweg, en Austria, con una unidad confiada a Jacky Ickx e Ignazio Giunti. Una falla en el alternador les impidió a los pilotos quedarse con una victoria más que merecida. Pero la 512 M demostró ser netamente más veloz que las 917, empujando a un gran número de equipos privados a pedir la transformación de sus 512 S en M. En suma, la performance del auto estuvo, finalmente, en el mismo nivel de las de los grandes adversarios: parecían haber vuelto los míticos tiempos de la P4. Fue el prólogo de una temporada brillante, durante la cual, sin embargo, sólo las 512 M de las escuderías privadas lograron resultados importantes, porque el equipo oficial estaba ocupado con las monoplazas.

UNICA VICTORIA: LA INTERSERIE DE IMOLA

Hubo una única, significativa excepción: la Interserie de Imola, programada para el 2 de mayo de 1971. En el circuito dedicado a Dino Ferrari, la gran Sport de la Escudería, en manos de Arturo Merzario, voló como el viento, ganando ambas series. Enzo Ferrari nunca se cansó de agradecérselo al piloto italiano.

En la foto de la izquierda, la Ferrari 512 M sin la parte delantera de la carrocería.

1971: LOS RESULTADOS DE LA 512 M

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
1000 Km			
Buenos Aires	*9.1.1971*	*Bonnier/Parkes*	*7°*
24 Horas Daytona	*29.1.1971*	*Donohue/Hobbs*	*3°*
12 Horas Sebring	*21.3.1971*	*Donohue/Hobbs*	*6°*
1000 Km	*4.4.1971*	*Müller/Herzog*	*4°*
Brands Hatch		*Juncadella/Hobbs*	*5°*
1000 Km Monza	*25.4.1971*	*Müller/Herzog*	*6°*
		Moretti/Zeccoli	*8°*
Interserie Imola	*2.5.1971*	*A. Merzario*	*1°*
		J.M. Juncadella	*5°*
		G. Loos	*7°*
1000 Km Spa	*9.5.1971*	*Müller/Herzog*	*6°*
1000 Km			
Nürburgring	*28.5.1971*	*Loos/Pesch*	*9°*
1000 Km Austria	*27.6.1971*	*Pasotti/Casini*	*4°*
6 Hs. Watkins Glen	*24.7.1971*	*De Cadenet/Motschenbacher*	*4°*
Can-Am de	*25.7.1971*	*S. Posey*	*6°*
Watkins Glen		*A. de Cadenet*	*18°*

UNA ROJA EN AZUL Y AMARILLO

Entre las Ferrari que compitieron en la temporada 1971, hay una que quedó más que las otras en las retinas de los aficionados. Se trata de la unidad con chasis número 1040. Conocida como 512 S spider Can Am en 1970, al año siguiente fue transformada en berlinetta con los cambios de la 512 M, a pedido del equipo Penske-Sunoco que la había adquirido. Su fama dura hasta la actualidad: basta ver la multitud que la rodea en las carreras para autos históricos en las que participa, como la Copa Intereuropa en Monza. La razón no se debe tanto a los óptimos resultados que obtuvo en tierras americanas, en manos de Mark Donohue, sino a su insólito color azul con franjas e inscripciones en un vivaz amarillo. Esa pintura, único caso en un auto Ferrari, fue impuesta por el sponsor, la empresa petrolera Sunoco, a la que estaba ligado el equipo dirigido por Roger Penske.

275 GTB-GTS, súper Berlinetta

1964: justo cuando la 250 GTO se jubila, aparece una berlinetta para la ruta con performance elevadísima y línea fascinante. Será una de las deportivas del Cavallino más lindas de todos los tiempos. También tendrá una versión spider.

La línea es la misma de la 250 GTO, el motor es el de la 275 P: ¿se le podía pedir algo más a una Ferrari de serie en 1964? No, no se podía pedir nada mejor que la 275 GTB y su versión spider GTS.

FUE PRESENTADA EN EL SALON DE PARIS

La presentación se realizó en el Salón de París de 1964, junto a la spider GTS, justo cuando la GTO había sido jubilada. Eso lleva a pensar que la 275 es un poco la hija de la 250 GTO '64, la última y más veloz versión de la Berlinetta de Maranello que en las competiciones ganó todo lo que había para ganar: tres campeonatos mundiales de Marcas consecutivos, 1962, '63 y '64, y las más famosas carreras de la época, desde la Targa Florio al Tour de France, del Tourist Trophy a la Copa Intereuropa. La 275 tuvo un gran éxito desde el comienzo: en el primer año fueron vendidas 250 unidades. De ella se puede decir que es una contradicción sobre ruedas.

ES LA ULTIMA EVOLUCION DEL V12 NACIDO EN 1947

Representa la última evolución del motor 12 cilindros en V a 60° monoárbol nacido en 1947, el motor diseñado por Gioachino Colombo que "hizo" a la Ferrari, y al mismo

La 275 GTB es el prototipo de la Ferrari Berlinetta de los años 60. Su trompa alargada, imponente, marcó una época y se inspiró en la línea de las Ferrari más tradicionales.

tiempo es el primer auto de serie de Maranello equipado con suspensión trasera independiente y caja de cinco marchas. El motor, tipo 213 3,3 litros (3285 cm³, para ser exactos), es el descendiente directo del prototipo 275 P que en 1964 ganó Nürburgring, Le Mans y Sebring.

POTENCIA DE 280 CABALLOS, VELOCIDAD DE 250 KM/H

Con respecto a la versión de carrera, el motor de la 275 GTB recibió un aumento de diámetro, de 73 a 77 milímetros, y la eliminación de la lubricación con carter seco. La potencia bajó de 310 a 280 caballos a 7600 vueltas por minuto: una diferencia que no resultaba muy grande, considerando que la 275 P desahogaba su potencia sobre el asfalto de las pistas y la 275 GTB en las rutas abiertas al tránsito. La velocidad declarada por la Casa de Maranello era de 250 kilómetros horarios. Y, para algunos clientes particularmente deportivos, se proveía un kit de seis carburadores Weber en lugar de los tres de serie, que permitía incrementar la potencia en unos diez caballos.

El chasis es la típica jaula de caños ovales. En el tren trasero, en lugar del eje rígido que había equipado todas las Ferrari de serie hasta entonces, las suspensiones eran independientes con cuadriláteros deformables. Para mejorar la

La vista trasera de la 275 GTB, a la izquierda, y GTS, arriba. Se trata de dos vehículos distintos, sólo parecidos en la mecánica y el nombre.

La línea de la 275 GTS (abajo) es muy diferente de la hermana con carrocería cerrada. Es más clásica y menos deportiva.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 77 x 58,8 mm, 3285,7 cm³, compresión 9,2:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	tres carburadores Weber 40 DCZ
Potencia:	280 CV a 7600 rpm (GTS 260 CV a 7000 rpm)
Cuerpo vehículo:	berlinetta dos puertas, dos lugares, chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, resortes helicoidales, amortiguadores
Neumáticos:	195 o 205 - 15 pulgadas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos Dunlop
Tanque:	94 litros
Dimensiones:	4,32/1,72/1,20 metros
Paso:	2,40 metros
Peso:	1100 kilos
Velocidad:	250 Km/h (GTS 245 Km/h)
Unidades producidas:	GTB: 460 de 1964 a 1966; GTS: 200 de 1964 a 1966

LA 275 GTB/C

De la GTB deriva una versión deportiva, la GTB/C, ensamblada directamente por la Casa para los clientes privados que querían divertirse en las competiciones: fue la última berlinetta de carrera preparada oficialmente por la Ferrari, hasta la 348 Challenge de 1994. En la GTB/C se hizo amplio uso de plexiglás y aleación liviana, para reducir el peso de la carrocería. El motor recibió pistones nuevos, nuevas válvulas, nuevos carburadores y la lubricación con carter seco. Los resultados en las carreras fueron brillantes: la GTB/C corrió de 1965 a 1967, llegó primera en su clase y tercera absoluta en las 24 Horas de Le Mans de 1965, primera de su clase en Le Mans de 1966 y '67, primera de su clase en la Targa Florio de 1966. Fueron producidas 12 unidades para clientes y tres para la Casa en 1965, y otras 12 para clientes en 1966. Los motores eran de entre 275 y 300 caballos y de tres a seis carburadores, según el nivel de elaboración y el año de construcción.

La Ferrari 275 GTB.

distribución de los pesos, la caja ya no formaba un bloque con el motor, sino que estaba atrás con el diferencial: solución adoptada por Ferrari en las monoplazas de F1 desde el comienzo de los años 50.

Abajo, los interiores austeros de la Ferrari 275 GTB.

ES LA PRIMERA FERRARI SIN LLANTAS DE RAYOS

Auto lleno de novedades, la 275 GTB abandonó, y fue la primera Ferrari que lo hizo, las típicas y queridas llantas de rayos Borrani, para darle paso a las llantas de aleación Campagnolo: más robustas, fáciles de limpiar y livianas. La carrocería fue diseñada por Pininfarina y realizada por Scaglietti: se convirtió en un clásico, por su línea armónica, esbelta, decidida sin ser agresiva, hasta elegante, a pesar de que se trataba de una deportiva pura, de una Gran Turismo de raza.

EN 1965 LA 275 GTB SUFRIO ALGUNOS CAMBIOS

En 1965 la carrocería sufrió algunas modificaciones: la luneta tenía una mayor superficie de vidrio, desapareció el

El V12 de 280 caballos de la 275 GTB.

La línea alargada de la 275 GTB.

UNA LINEA INOLVIDABLE

Trompa larga, "toda motor", cola con esbozo de spoiler, línea de curvas con guardabarros como en las Ferrari más clásicas: la carrocería de la 275 berlinetta es realmente un "capolavoro". Los tres "cortes" en los laterales de la Ferrari 275 GTB derivan de la 250 GTO y sirven para eliminar el aire caliente producido por el motor. Los faros están carenados con plexiglás por razones aerodinámicas y estilísticas. Su línea tipo "tiburón" fue modificada sólo cuando se pasó de la primera a la segunda serie: el cambio principal involucró la boca del radiador, que fue levemente reducida. En total, fueron construidas 460 275 GTB. De esta Ferrari berlinetta se fabricaron también unas 200 unidades con carrocería abierta: las spider GTS. En cuanto a la mecánica, las dos versiones eran idénticas, y los cambios estéticos se limitaban prácticamente a la eliminación del techo. Las carrocerías de la 275 GTS eran fabricadas por Pininfarina, mientras que la Scaglietti de Módena se encargaba de las GTB.

deflector izquierdo, la boca del radiador era más pequeña. Además, el árbol de transmisión fue modificado y llegó un embrague nuevo. En el Salón de París de 1965, cuando ya se habían producido 250 unidades de la anterior, fue presentada esta versión modificada, que le dio vida a la 275 GTB II, serie producida en 200 unidades hasta mediados de 1966.

LUEGO, EL MODELO FUE AFINADO

Con el tiempo, el modelo sufrió otros cambios: el volante Nardi sustituyó el anterior, fueron adoptadas llantas de aleación liviana de diferente diseño y, sobre todo, el árbol de transmisión fue rodeado con un caño rígido para garantizar una perfecta alineación entre motor y puente trasero. Con estas modificaciones, la 275 GTB fue una de las deportivas de los años 60 más veloces, confiables y fascinantes.

EN 1966 LLEGO LA 275 GTB/4 CON CUATRO ARBOLES DE LEVAS

En el Salón de París, una cita clásica para Enzo Ferrari, a quien por entonces le gustaba mostrar sus novedades en el corazón de Francia, en 1966 se presentó la evolución de la 275: la GTB/4, donde el cuatro indica el número de árboles de levas del motor. Se trató de una novedad absoluta para la Casa de Maranello: fue la primera Ferrari de serie que utilizó un motor biárbol a la cabeza. Pero... ése ya es otro auto.

El motor de la 275 GTS.

La 275 GTS tenía los faros delanteros sin carenar.

Mucho más confortables, los interiores de la 275 GTS ofrecían todas las comodidades deseables en una spider de la época.

LOS PILOTOS

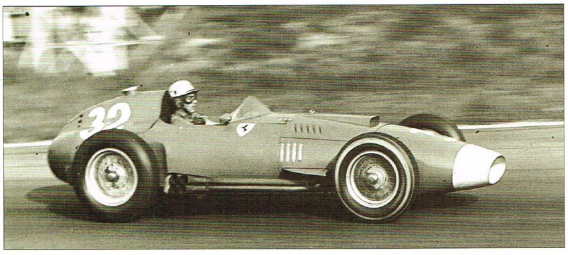
Luigi Musso, el estilista

Romano, fue el último representante de la escuela de manejo de Nazzaro y Varzi. Desde 1956 hasta su muerte en 1958, corrió y ganó con Ferrari.

Luigi Musso se prepara para la largada del GP de Italia de 1956.

Cuando Luigi Musso perdió la vida en Reims, en el GP de Francia de 1958, Italia perdió no sólo un piloto de primer nivel, sino también –como escribió Enzo Ferrari– "el último ejemplo de una escuela de conductores de estilo perfecto, que comenzó con Nazzaro y Varzi". Musso había nacido en Roma el 29 de julio de 1924, el menor de tres hijos de un diplomático que había vivido muchos años en China.

Uno de los hermanos de Luigi, Giuseppe, había comenzado a correr en 1947, con Alfa Romeo, consiguiendo buenos resultados y victorias de categoría (su mayor éxito lo consiguió en 1956, en el Trofeo Vigorelli, en Monza, con una Maserati 2000).



Musso corriendo con Lancia Ferrari D50 en el Gran Premio de Italia de 1957.

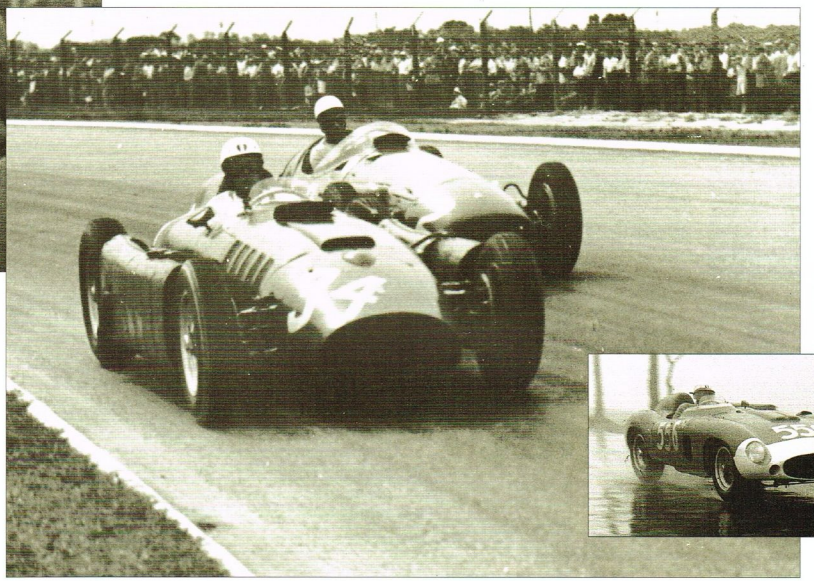
PILOTO PROFESIONAL CON MASERATI

Luigi debutó en 1948, alternando alguna carrera menor con autos de pequeña cilindrada con la práctica de otras disciplinas deportivas que lo apasionaban: la equitación, el tiro y la esgrima. El primer resultado de relevancia fue el segundo puesto en la Copa Ascoli de 1951, al volante de una Giannini. Pero el hecho decisivo, destinado a transformarlo en un piloto profesional, ocurrió en 1953. Luigi sobresalió entre los jóvenes que, con la asistencia de la Casa, corrieron la nueva Maserati Sport 2000: ganó la Vuelta de Umbria, el Circuito de Avellino y la Vermicino-Rocca di Papa, y la Casa del Tridente, conven-

GP de Mónaco 1956: Musso, con Lancia Ferrari D50, precede a Perdisa con Maserati 250F.

LA CARRERA DE LUIGI MUSSO

Luigi Musso (Roma, 29 de julio de 1924 - Reims, 6 de julio de 1958) obtuvo sus primeras victorias de prestigio con Maserati: Vuelta de Umbria y Circuito de Avellino 1953; Circuitos de Caserta, Nápoles y Pescara 1954; GP Supercortemaggiore 1955 (en pareja con Jean Behra). Pasado a la Ferrari, el "pequeño romano", como era conocido en el ambiente, se quedó con el GP de Argentina de 1956 (con Juan Manuel Fangio), el GP del Marne de 1957, el Circuito de Siracusa y la Targa Florio de 1958 (con Oliver Gendebien). Cuatro títulos de campeón italiano: uno absoluto (1957), uno de categoría (Sport, 1953) y dos de clase (Sport 2000, 1954 y 1955). Este es su balance en el Mundial de Fórmula 1: 24 grandes premios disputados, 1 victoria, 5 segundos y un tercer puesto, una vuelta rápida. En la tabla del máximo campeonato fue octavo en 1954, noveno en 1955, undécimo en 1956, tercero en 1957 y séptimo en 1958.



Gran Premio de Argentina, edición 1956: Luigi Musso con Lancia Ferrari D50 corre seguido por Moss, con Maserati 250F. Abajo, Musso, bajo la lluvia, desciende la Raticosa manejando una Ferrari 275 MM.

cida de sus cualidades, lo hizo debutar en Fórmula 1.

DEBUT EN FORMULA 1 CON UN SEXTO LUGAR

En el GP de Italia, Sergio Mantovani le cedió su monoplaza en los últimos cuatro giros y ambos se clasificaron en el sexto lugar. Al final de la temporada, Musso se coronó campeón de Italia de la categoría Sport.

En 1954 la Maserati lo quiso en su equipo oficial. Con los autos Sport conquistó una vez más el título nacional (clase 2000), ganando, entre otros, los circuitos de Caserta y Nápoles, llegando segundo en la Targa Florio y tercero en las Mil Millas. En F1, se quedó con el Circuito de Pescara (sin puntaje) y fue segundo en el GP de España. Tercer título italiano (Sport 2000) en 1955, año que vio a Musso primero en Monza en el GP Supercortemaggiore, en pareja con Behra, y segundo en la Vuelta de Sicilia.

EN 1956 DEBUTA CON FERRARI

También en el Mundial F1 se distinguió, terminando tercero en el GP de Holanda y quinto en el de Gran Bretaña, y con-

LOS TECNICOS

Harvey Postlethwaite, mister HP

Con excepción de un paréntesis de tres años en Tyrrell y en Sauber Mercedes, el técnico inglés caracterizó los años Ochenta. Fue suyo el primer chasis de carbono usado por el Cavallino.

venció a Enzo Ferrari de contratarlo para el 1956.
El debut con la Ferrari fue muy positivo: en Buenos Aires, Luigi cedió su auto a Fangio y ganó con él el GP de Argentina. Fue segundo en Siracusa, tercero en las Mil Millas y tercero en Imola, pero un accidente en Nürburgring le provocó una fractura en el brazo. Se recuperó en 1957, con la victoria en el GP del Marne en Reims y los segundos puestos en los de Francia y de Gran Bretaña, además de Siracusa y Módena, que le valieron el título de campeón italiano absoluto.

Musso habla con Orsi y su esposa.

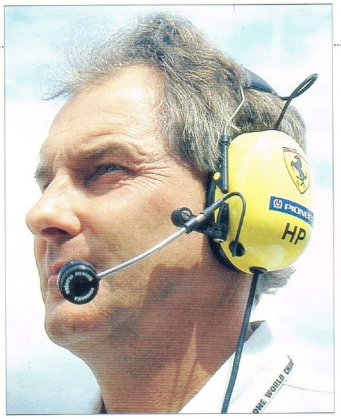
Y llegó 1958. Segundo en Argentina, primero en Siracusa, primero en la Targa Florio con Gendebien, segundo en el GP de Mónaco, tercero en las 500 Millas de Monza. El 6 de julio Luigi largó en Reims decidido a ganar el Gran Premio de Francia. En la décima vuelta se ubicaba segundo, pocos metros detrás de su compañero de equipo Hawthorn. Quizás entró demasiado velozmente en la curva de Gueux: perdió el control, salió de pista a 250 kilómetros por hora y fue expulsado del habitáculo. Auxiliado y transportado al hospital de Reims, sufrió una intervención quirúrgica desesperada para detener una hemorragia interna, pero falleció pocas horas después.

Los colegas de habla inglesa que, luego de su contratación por Ferrari, lo despidieron deseándole buena suerte, también le preguntaron, riendo: "¿Cómo harán los italianos para pronunciar tu nombre?". Corría junio de 1981 cuando Harvey Postlethwaite llegó a Maranello.

ENTRE MUCHOS APODOS TAMBIEN "POSTALMARKET"

No mucho tiempo después pudo contar –muy risueño– que para todos se había convertido en "Postalmarket". Nacido en Londres el 4 de marzo de 1944, Harvey se recibió de ingeniero mecánico en la Universidad de Birmingham: todo un título uni-

Harvey Postlethwaite junto a John Barnard, a la derecha, y el ingeniero Lombardi, el dia de la presentación de una nueva monoplaza Ferrari en Fiorano.



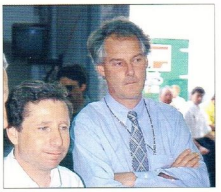
Un primer plano de Harvey Postlethwaite en el GP de Sudáfrica 1993, con sus auriculares marcados HP.

versitario –de ahí el apodo de "Doc"–, superior al de "engineer" entregado por los institutos ingleses, que es similar al de técnico mecánico de las secundarias (por otra parte, este diploma no impide la realización de carreras espléndidas: vean el ejemplo de John Barnard).

COMENZO EN LA ICI, UN COLOSO DE LA QUIMICA

Primer trabajo en la ICI, un coloso químico que completó su formación con una preciosa experiencia en el campo de los materiales compuestos. Pero su pasión son las carreras: siendo estudiante, compitió a nivel de club, se divirtió sin ninguna aspiración de ser piloto profesional. Quería ser proyectista. Dejó la ICI (heredando otro apodo, "the Chemist", el químico) y entró en March, para irse poco después y buscar la aventura con el excéntrico lord Alexander Hesketh.

Corría 1974 y la Hesketh, que había ingresado en la F1 como escudería, haciendo correr un March, envía a la pista una monoplaza cien por ciento propia. Se llamaba Hesketh 308, diseñada por Postlethwaite. Enseguida ganó en Silverstone, conducida por James Hunt en el Internacional Trophy. En el Mundial se defendió bien y a fin de año fue sexta entre los constructores. Aún mejor le fue en 1975, con Hunt primero en Holanda y cuarto en el Campeonato. El mismo resultado tuvo el equipo. Luego, lord Hesketh fue barrido por los costos de la F1 (y los gastos en langostas, champagne y hermosas chicas que formaban el marco espectacular del team) y la aventura terminó.



Postlethwaite con Jean Todt en el GP de Francia de 1993.

Tras un breve paréntesis en Williams, trabajó para Walter Wolf, para quien diseñó el WR1. El debut fue triunfal: Scheckter ganó en Argentina, en Mónaco y en Canadá, y fue segundo en el Mundial detrás de Lauda. Luego, Wolf siguió las huellas de Hesketh y también desapareció. Harvey emigró a Fittipaldi, hasta que, en 1981, se le abrieron las puertas de la Ferrari. Al principio, colaborando con Forghieri, pero después del alejamiento de éste, como responsable técnico.

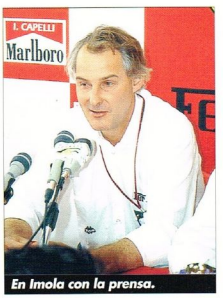
La Ferrari se acerca al Mundial en 1985, luego declina y en 1987 trae a Barnard. Harvey es transferido a la dirección de pista, pero a mediados de 1988 deja Ferrari y pasa a Tyrrell, donde diseña el 019 que, con Palmer, Alboreto y Alesi fue quinto en el Mundial de Constructores de 1989. El resultado se repitió en 1990. Después, Harvey se fue a Zurich para trabajar en el proyecto Sauber Mercedes, hasta que, en diciembre de 1991, la Ferrari lo vuelve a tomar.

CUANDO VUELVE A MARANELLO COLABORA CON BARNARD

Harvey aceptó sin discutir, volvió a Maranello y encontró los amigos de antes, que ahora lo llaman HP. En setiembre de 1993 dejó la Casa del Cavallino para volver a Tyrrell, de la que después compró una parte.

LA CARRERA DE HARVEY POSTLETHWAITE

Harvey Postlethwaite (Londres, 4 de marzo de 1944) no está considerado un innovador revolucionario, pero esa fama no le hace justicia. En realidad, los vehículos diseñados por él expresaron su personalidad, a menudo asociando una base tradicional con algunos caracteres indudablemente originales, además de un cuidado ejemplar en la realización de cada detalle. El Hesketh 308 de 1974, por ejemplo, proponía suspensiones de goma; el Wolf WR1 era un auto convencional pero construido y afinado perfectamente, al punto que ganó tres grandes premios en el año del debut, 1977; la Ferrari 126 C2 de 1982 fue la primera F1 de Maranello con la estructura del chasis en "honeycomb" (similar en esto al Fittipaldi de 1980); la 126 C3 de 1983 fue la primera Ferrari con chasis enteramente de fibra de carbono; el Tyrrell 019 de 1989 fue la primera monoplaza con la trompa en ala de gaviota, luego imitada por todos.



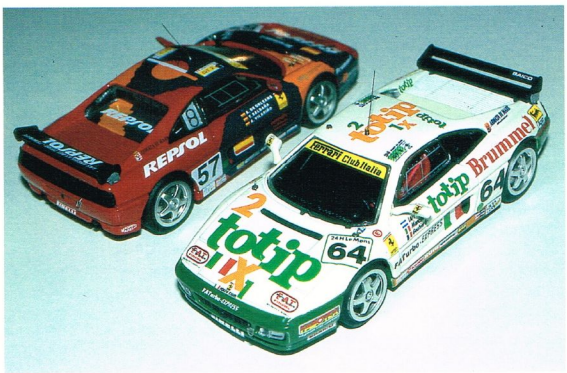
En Imola con la prensa.

La GT de carrera de los Noventa

Seguramente son las deportivas del Cavallino más coloridas que entraron en las pistas.

Van de la 348 TB a la F40, pasando por la F355. Gran variedad de tamaños y precios.

Son las más coloridas y tal vez las más lindas Ferrari de carrera. Sin haber ganado ningún campeonato mundial, contribuyeron al relanzamiento de la imagen deportiva de las GT de Maranello, volviendo a proponer la figura del "caballero piloto" que llega a la pista con su 348 TB o con la F40 y luego gana.



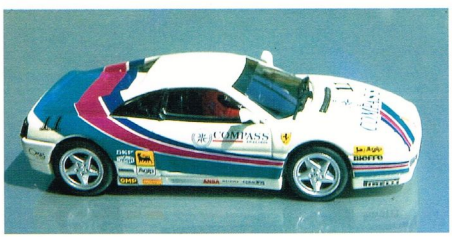
MUCHAS PROPUESTAS PARA LA MONOMARCA F355

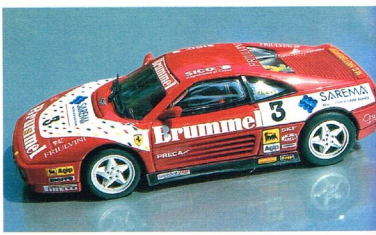
Con respecto a los vehículos del campeonato monomarca más famoso del mundo, el Challenge Ferrari, el productor de Pesaro Bang propuso una serie casi infinita de variantes, que cubren prácticamente todo el parque de participantes en el Challenge italiano 1993, 1994 y 1995, entre 348 y F355. A las once 348 de 1993 (Cutrera, Giudici, Ragazzi, Rossi, Pietra, Benaduce, "John Wayne", Peroni, Buehrer, Castellaneta y Gobbi), hay que sumarles las ediciones limitadas, ya imposibles de encontrar, encargadas por el distribuidor La Mini Miniera. Están dedicadas a los autos que corrían en la misma edición del Challenge, conducidos por Masselli, Feola, Giraudi y Cianfoni, caracterizados por una caja personalizada.

Para 1994, la selección incluye los autos de alta clasificación, como los de Romano, Cutrera, Monti, Ragazzi, Baron, Baso, Massa, Malucelli, Moncini, Polani y Rossi, todos derivados de las 348 TB y TS. Mientras que para 1995 se nota una justa división entre las 348 y las más potentes F355.

PARA NO PERDERSE, LA 348 TB DE ARTURO MERZARIO

Entre las primeras, encontramos a Massa, Garbagnati y el suizo Kuenzli, mientras que





Una 348 GTC que participó en las 24 Horas de Le Mans en 1994, a la izquierda, y una 348 TB de competición, a la derecha.

PARA COLECCIONAR

Hay muchos modelos Ferrari para guardar en una vitrina. Comenzando por la F40 de Herpa para el Ferrari Club de Italia: las más raras tienen escala 1/87, pero los dos ejemplares 43 veces más pequeños que el original tampoco se encuentran fácilmente: cotizaciones de 40 y 60 dólares, respectivamente. De Bang, son valiosas la 348 Challenge de Merzario y el auto de Kuenzli de 1994, más raro que el de 1995. La primera llega a los 45 dólares, y a 30 el segundo. Son bastante escasas las 348 de Giocher, que aprovechan los moldes de Burago pero están totalmente modificadas: se compran en 45 dólares.

rados y perfectamente terminados, al igual que las reproducciones, siempre en escala 1/43, de Detail Cars, que junto a la 348 TB de Bucci propone las F355 '95 de Schenetti, Ragazzi, Giraudi y Fisichella.
Pero los productos más memorables de esa firma son las hermosas F40 ganadoras del Challenge GT Supercar con los colores del Ferrari Club Italia y del Jolly Club (Monteshell en 1993 con Brandt, Totip en 1994 con Larrauri y D'Amore) y protagonistas en el Campeonato IMSA 1990 con Alesi y Jabouille. Grandes protagonistas en Le Mans de 1994, las 348 GTC de Larrauri-Mancini-Gouhier (retirados) y de Saldana-Vilarino-De Orleans (undécimos absolutos), fueron pronta y eficazmente reproducidas por Bang, junto al auto rojo de Mancini y Monti de Spa 1994 y a la 348 GTC de Roland Asch del Motorshow de 1993.

DONDE SE COMPRAN

Bang, via degli Abeti 292, 61100 Pesaro, tel. 0721-24403; Detail Cars, distr. por Gieffeci, via Italia 67, 20052 Muggiò (MI), tel. 039-793472; Burago, via G. Galilei 4, 20040 Burago di Molgora (MI), tel. 039-60861; Giocher, via Kennedy 45/B, 20090 Rodano (MI), tel. 02-95328582; Herpa, distr. por Corel, via Zuretti 5, 20125 Milano, tel. 02-66982895; Fujimi, distr. por Astromodel, via Lercari sez. M/5, 16126 Genova, tel. 010-2464555.

A la izquierda, dos Ferrari F355 Challenge que participan en el Trofeo organizado en Italia.

con las segundas corrieron Giraudi, Polli, Masselli, Schenetti, Cathy Muller y algún otro. Es para no perdérsela la 348 TB de Arturo Merzario, gran protagonista en Monza de la prueba del Challenge de 1994, realizada en apenas 360 piezas para el mercado alemán.
Todos estos modelos se venden pintados, armados, decoje-ron Bang, en escala 1/43, y Fujimi, con un kit de plástico en escala 1/24. La misma Fujimi produjo también las F40 Monteshell, Totip, L'Indipendente y Taisan en kits 1/24 y 1/16. De metal y en escala 1/18, llega de Burago la F40 de Parasiliti (1992), mientras que de Giocher provienen las versiones 1993 de Sartori, Spatafora y Colombo, además de las 348 TB 1994 de Ragazzi y Baso.

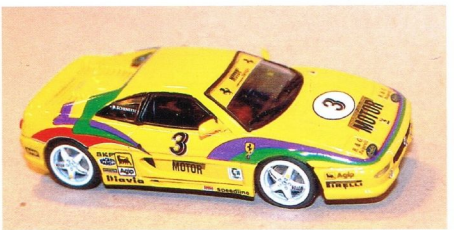
LOS COLORES DE TODOS LOS SPONSORS

Siempre hablando de 348 GT, hay que señalar el vehículo Monteshell de Larrauri, ganador del segundo Grupo en el GT Supercar 1993: la reprodu-

LOS MODELOS DE CALIDAD LLEGAN DESDE ALEMANIA

El "top" de la calidad llega como siempre desde Alemania: Herpa hizo las F40, patrocinadas por Auto Captial, de Rosario Parasiliti, ganador del trofeo italiano GT 1993, y de Pierre Alexandre Popoff (edición limitada en escala 1/43 y 1/87) y una serie de 348 del Challenge alemán en las mismas escalas: con decoraciones completas, cuatro aberturas, suspensiones y todo lo que un coleccionista desea encontrar en un modelo de calidad.

Algunas Ferrari 348 TB, abajo, y F355, abajo a la izquierda, utilizadas en las competiciones.



Greg Mc Neill, Maranello se casa con el "pop art"

Australiano, ama pintar las monoplazas del Cavallino desde los años Cincuenta a los Ochenta. Algunos retratos suyos de Enzo Ferrari son famosos.

Es el pintor australiano de carreras automovilísticas más conocido, y con su particular estilo representa los vehículos como si fuesen tomados por una cámara televisiva ubicada sobre un auto que los precede. Greg Mc Neill pinta los autos de carrera impulsado por el amor que lo liga a todo lo que es velocidad sobre cuatro ruedas.

MC NEILL AMA PINTAR LAS SPORT DE LOS AÑOS SETENTA

Sus temas preferidos son las monoplazas de los años Cincuenta a los Ochenta, pero también las Sport Prototipo del comienzo de los años Setenta. De vez en cuando realiza algún retrato, como el de Enzo Ferrari, pero interpretado en estilo "pop art", con seis variantes cromáticas en el mismo cuadro, en cuyas esquinas se encuentran el nombre Enzo y el escudo del Cavallino Rampante. Se comenta que Greg Mc Neill no pertenece a una corriente, y que se inspira en el hiperrealismo, las historietas y el pop art. Seguramente, el recorrido creativo del pintor australiano es muy complejo, y comienza con una visita al circuito que será escenario de su obra. Algún bosquejo trazado a mano alzada y una serie de tomas fotográficas, desde puntos de vista diferentes, le permiten reconstruir todos los detalles de la escena que pintará, con la profundidad y la perspectiva que necesitan.

Figuras dinámicas, ángulos espectaculares, detalles exaltados con arte, como la curvatura de las cubiertas, la posición del casco del piloto en el habitáculo, elevan la tensión y el impacto emotivo de su representación de la realidad, haciendo que el observador del cuadro se sienta exactamente delante del auto reproducido.

Gilles Villeneuve corriendo en el GP de Mónaco.

DESDE 1986 DIBUJA PREFERENTEMENTE AUTOMOVILES

Nacido hace treinta años, Mc Neill pinta automóviles desde hace diez, produciendo imágenes para libros, revistas (y naturalmente también para el afiche del Gran Premio de Australia), y realizando cuadros para sus clientes. Entre sus obras más fa-

CUANTO CUESTAN SUS OBRAS

Algunos miles de dólares por una tela única, por encargo, de 60 a 300 dólares por las litografías de los pilotos ganadores en Adelaida en los GP de Australia del período 1985-1992. El reloj, con malla y cuadrante ilustrados por Mc Neill, costaba unos 90 dólares, pero actualmente está agotado. Se puede encontrar algún coleccionista dispuesto a cederlo por 120 dólares o más. Para contactar a Greg Mc Neill, su dirección profesional es: Galerie Grand Prix Limited Editions - P.O. Box 1220 North Sydney, NSW 2059, Australia. Tel. 0061-2-4360677, fax 0061-2-4381995.

mosas, hay una serie de imágenes tiradas en apenas 275 copias que reproducen a los pilotos y los autos ganadores en el Gran Premio de 1985 a 1992. También, las ilustraciones de los cuadrantes de una serie de relojes realizados por la empresa Shopping Fórmula 1 de Maranello, producidos en 500 piezas numeradas y autenticadas. Entre ellas está la imagen de Gilles Villeneuve en duelo con Jones en el GP de Mónaco de 1981, y la del estallido del neumático trasero izquierdo del Williams de Mansell en el GP de Adelaida de 1986. Pero las preferidas de Mc Neill son las clásicas del pasado.

Arriba, un cuadro que retrata a Enzo Ferrari diseñado con técnica pop art, a la que Mc Neill está profundamente ligado. A la izquierda, Gerhard Berger con la Ferrari F1 número 28 y Nelson Piquet con Benetton.

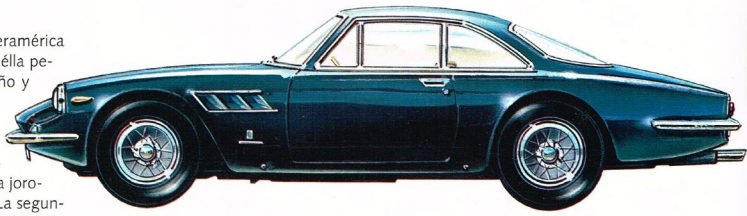
1964 330 GT 2+2: CUATRO LUGARES PARA EJECUTIVOS

Elegante coupé cuatro asientos presentada en Bruselas en 1964, lleva un motor 12 cilindros cuatro litros no demasiado deportivo. A la primera serie, con trompa con cuatro faros, le siguió en 1965 otra más moderna, con la trompa más baja inspirada en la 275 GTS. Entre otras mejorías, la pedalera suspendida, sólo dos enganches del motor al chasis y la caja de cinco marchas, en lugar de las cuatro más overdrive de la primera serie.

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 77 x 71 mm, 3967,44 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 8,8:1
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCZ/6
Potencia:	340 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero de sección elíptica
Suspensiones:	del. cuadriláteros def., tras. puente rígido
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + overdrive + MA
Frenos:	discos
Peso:	1380 kilos
Velocidad máxima:	240 Km/h

1964 500 SUPERFAST: REINA DEL JET SET

La heredera de la 400 Superamérica mantiene la elegancia de aquélla pero aumenta la garra del diseño y dispone de una cola completamente nueva. Fue producida en dos series: la primera (unas 25 unidades) se diferencia por la presencia de una joroba sobre el capot delantero. La segunda (12 unidades) está dotada de caja de cinco marchas sincronizadas en lugar de cuatro marchas más overdrive, pedalera suspendida y paneles laterales para la ventilación del motor.



Motor:	12 cilindros en V a 601, delantero longitudinal, 88 x 68 mm, 4961,57 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 9:1
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCZ/6
Potencia:	360 CV a 6500 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños
Suspensiones:	del. cuadriláteros deformables, tras. puente rígido
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + overdrive + MA
Frenos:	discos
Peso:	1400 kilos
Velocidad máxima:	280 Km/h

1965 512 F1: LA PRIMERA BOXER

Primer motor boxer de 12 cilindros de la Ferrari, tenía una cilindrada unitaria de 124 cm³ y una potencia específica de 151 CV/litro. Su punto fuerte era el cigüeñal con apenas cuatro soportes de bancada. Debutó en el GP de Siracusa de 1965 pero no obtuvo resultados brillantes por una serie de problemas de confiabilidad, que se sumaron al rendimiento insatisfactorio de los neumáticos y a fallas de desarrollo del chasis. El mejor resultado fue un segundo lugar de Lorenzo Bandini en el GP de Mónaco de 1965.

Motor:	12 cilindros en V a 180°, trasero central, 56 x 50,4 mm, 1489,6 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 9,8:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	225 CV a 11500 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis autoportante sobre estructura tubular
Suspensiones:	cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	475 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Michele Alboreto en el GP de Inglaterra de 1987.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

166 Fórmula 2:
pequeña aguafiestas

Folletos para la prensa
de los años Noventa

Dino 308 GT4,
2+2 toda garra

Tazio Nuvolari,
grande con el Cavallino